

Systém 70919992K


**Alternátor/zapalovací systém vhodný pro
Simson AWO 425 Tour a Sport s dvojitým
zapalováním (2 zapalovací svíčky)**

- Speciální systém

- Alternátor s integrovaným, bezkontaktním, plně elektronickým zapalováním. Nahrazuje původní 6voltový alternátor L45/60L spolu s regulátorem, zapalovacím magnetem s odstředivým seřizovačem a přerušovačem. Vylepšuje váš systém na 12 V/150 W a dvojitě zapalování. Nejsou nutné žádné úpravy skříně motoru. Systém je technicky schopen fungovat zcela bez baterie.

UPOZORNĚNÍ:

- Tento systém nenahrazuje celý kabelový svazek (jako u verzí 7091T a 7091W), ale pouze kabely připojené přímo k alternátoru/zapalování
- Pokud byl na model AWO namontován jiný zámek zapalování (např. MZ), nebude vypínání zapalování fungovat tak, jak je popsáno v návodu.
- V případě potřeby se prosím seznamte s našimi informacemi o zapalování PD a odvětrávacím rotačním ventilu/úniku oleje

- **Duální zapalování není standardní součástí specifikace AWO.** Montáž druhé zapalovací svíčky mění charakteristiky motoru, což může mít neznámé důsledky. Výkon motoru se tím nemusí nutně zlepšit!

Zaručujeme, že systém bude fungovat a že obě zapalovací svíčky budou aktivní, ale nezaručujeme, že motor bude s dvojitým zapalováním běžet lépe.

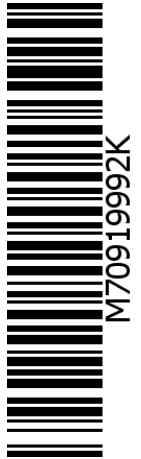
Takovou úpravu nedoporučujeme!


- Pokud dodatečně vybavíte standardní systém AWO, záruka zanikne, protože budete muset provést významné úpravy kabeláže, která je navržena tak, aby vyhovovala umístění zapalovací cívky v motoru – což není možné u silnější dvojitě zapalovací cívky!

- všechny díly jsou nové
- Plně elektronické, bezkontaktní zapalování s automatickým nastavením časování zapalování
- výrazně jasnější světlo; funguje dokonce i se světlomety H4
- Žádné další opotřebení uhlíkových kartáčů, komutátoru a odstředivého regulátoru
- Z technického hlediska lze systém provozovat i bez baterie

Výhody oproti starému systému:
- Poznámky:

- Není možné namontovat (větší) dvojitou zapalovací cívku do motorového prostoru, jak je tomu u standardního systému. Dodáváme proto pouze krycí desku pro otvor vačkového hřídele, bez držáků pro zapalovací cívku. Zapalovací cívka musí být namontována mimo motor.



Návod k montáži systému 70917992K	2. července 2026
<p>- Pokud jste schopni namontovat a seřadit originální zapalovací systém a máte obecné mechanické dovednosti, můžete namontovat i systém VAPE. Pokud jste s tímto systémem dosud nepracovali, je nejlepší nechat si systém namontovat někým, kdo ví, co dělá.</p>	
<p>- Společnost VAPE není schopna kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínek a postupů týkajících se montáže, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná montáž může vést k poškození majetku nebo dokonce ke zranění osob. Nepřijímáme žádnou odpovědnost ani záruku za jakékoli ztráty, škody nebo náklady vyplývající z nesprávné montáže, nesprávného provozu nebo nesprávného používání a údržby, či s nimi jakýmkoli způsobem související. Vyhraujeme si právo provádět změny na výrobku, v technických specifikacích nebo v instalačních a provozních pokynech bez předchozího upozornění.</p>	
<p>DŮLEŽITÉ</p>	
<p>Před zahájením instalace si prosím pečlivě přečtete celý návod k použití Mějte prosím na paměti, že neoprávněné úpravy součástí, včetně pokusů o opravu, mohou vést ke ztrátě vašich záručních práv. To platí také pro přestřihávání kabelů, které velmi často vede ke ztrátě konektorů chráněných proti přepólování a v důsledku toho ke zkratům nebo přepólování, které mohou poškodit součásti. Věnujte prosím pozornost pokynům na stránce s informacemi o systému. Ujistěte se, že zobrazená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné nastavení zapalování může například při startování bezpochyby poškodit motor a/nebo způsobit zranění (zpětný ráz při startování pomocí startovacího pedálu). Zvláštní opatrnost je nutná při prvním spuštění po instalaci. Pokud zaznamenáte jakoukoli poruchu, zkontrolujte a seřadte časování zapalování! Během instalace velmi pečlivě zkontrolujte, zda se rotor nedotýká cívky statoru nebo jiného místa, protože k tomu může dojít z různých důvodů a vést k vážnému poškození.</p>	
<p>Určení k použití - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii originálních součástí. Součásti systému se proto liší vzhledem od originálních dílů, a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít odlišné upevňovací body, což bude vyžadovat provedení úprav. Tento systém je určen výhradně jako náhrada za originální osvětlovací a zapalovací systémy u klasických a moderních klasických motocyklů, jejichž charakteristiky motoru nebyly dodatečně změněny konstrukčními úpravami. Nejedná se o tuningový systém; nemění původní charakteristiky motoru a nevede k výrazně vyššímu výkonu motoru. Zlepšuje však provozuschopnost a bezpečnost vozidla díky lepšímu osvětlení, lépe viditelným směrovkám, trvale silnému klaksonu a, ve srovnání se stárnoucími originálními systémy, vyšší celkové spolehlivosti. Jelikož naše systémy nezpůsobují žádné významné změny výkonových charakteristik motoru, nedochází ke zhoršení emisí výfukových plynů ani hladiny hluku. Ve většině případů se emise výfukových plynů pravděpodobně zlepší, protože spalování se stává dokonalejším.</p>	
<p> - Společnost VAPE zaručuje, že její výrobky jsou typově schváleny a označeny písmenem „E“ (konkrétně „E8“ pro Českou republiku), čímž zajišťuje, že vlastnosti výrobků trvale odpovídají příslušným předpisům o typovém schválení ECE (zejména ECE R10.05). Příslušný orgán provádí pravidelné kontroly</p>	
<p>- Nabíjecí systém je určen výhradně pro použití s dobíjecími 12V (u 6V systému: 6V) olověnými bateriemi s kapalným elektrolytem nebo s uzavřenými olověnými bateriemi typu AGM a gelovými bateriemi. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metalhydridovými, lithium-iontovými ani jinými typy dobíjecích či nedobíjecích baterií.</p>	
<p>- Systém není vhodný pro použití na sportovních akcích. Pokud bude systém používán k jiným účelům, než pro které je určen, záruka zaniká. Navíc systém nemusí fungovat podle vašich požadavků a my vám nebudeme moci poskytnout pomoc prostřednictvím naší technické podpory, protože nebudeme o dané situaci informováni. V nejhorším případě může nesprávné použití vést dokonce k odebrání provozní licence.</p>	

- Při montáži dílů nejprve namontujte díly na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste ověřili, zda skutečně pasují, a teprve poté namontujte díly, které se montují na vnější stranu motoru. Bohužel se často stává, že lidé začínají montáží regulátoru, zapalovací cívky a případně řídicí jednotky, přičemž tyto díly jsou velmi často upraveny (aniž by byly řádně kalibrovány!), což nám znemožňuje jejich pozdější další prodej. Výměna osvětlovacích a zapalovacích systémů u starších motocyklů bohužel není jako výběr zboží z regálu v supermarketu; vzhledem k široké škále modelů a možným změnám komponent od doby jejich prvotní výroby před mnoha lety se vždy jedná o složitou záležitost, při které bohužel může dojít i k chybám.

- Naše systémy **NEBYLY testovány pro použití s jinými elektronickými součástmi (jako jsou zapalovací systémy jiných výrobců, navigační zařízení, mobilní telefony, LED světla atd.)** a za určitých okolností mohou tyto součásti poškodit. Systém nepodporuje žádné stávající otáčkoměry. Nabízíme však řešení pro otáčkoměr. Stejně tak nejsou podporovány žádné jističe ani systémy regulace výfuku ovládané zapalováním. Může se také stát, že z právních důvodů byl váš původní zapalovací systém vybaven zařízením pro omezení rychlosti. Nový systém takové zařízení nemá. Měli byste proto předem zkontrolovat právní situaci.

- Pokud nemáte potřebné odborné znalosti k provedení montáže, nechte ji provést kvalifikovaným technikem nebo ve specializovaném servisu. Nesprávná montáž může poškodit jak nový systém, tak motocykl, nebo může dokonce vést ke zranění jezdce.

- Před objednáním systému prosím zkontrolujte, zda je v dodávce obsažen námi doporučený **stahovák rotoru**. Pokud ne, je nejlepší jej objednat současně! Pokud dojde k poškození rotoru použitím jiných nástrojů nebo zařízení, záruka se stává neplatnou!

- Rotor je extrémně citlivý na nárazy (např. i během přepravy). Před montáží musíte rotor vždy zkontrolovat, zda není poškozen. Pokud má rotor magnety, které nejsou zapouzdřené, zkontrolujte, zda jsou magnety pevně na svém místě, a to tak, že se je pokusíte prsty posunout do strany. V důsledku nárazu se některé z nalepených magnetů mohly uvolnit a nyní jsou drženy na místě pouze svou magnetickou silou. To by během provozu způsobilo vážné poškození systému. Zároveň prosím zkontrolujte, zda se mezi magnety rotoru nenacházejí cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

- **Pokud máte přístup k internetu, doporučujeme si tuto dokumentaci prohlížet online.** Umožní vám to kliknutím zvětšit většinu obrázků a najdete zde více – a případně i aktuálnějších – informací. Seznam systémů je k dispozici na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>

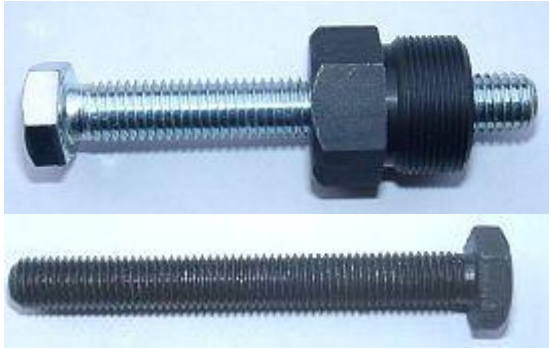


Měli byste obdržet následující součásti:

- Rotor (včetně upevňovacího šroubu M7x35, levý)
- Předmontovaná jednotka statoru s kabelovým svazkem
- Kryt vačkového hřídele a těsnění
- Dvojitá zapalovací cívka
- Zapalovací kabel
- Řídicí jednotka
- Regulátor/usměrňovač
- Drobné součástky

- Upozorňujeme, že kryt cívky je k základní desce přišroubován pouze volně, protože jej budete muset znovu sejmut, abyste jej mohli namontovat na klikovou skříň (v opačném případě nebudete moci zašroubovat upevňovací šrouby).

- Vezměte prosím také na vědomí, že snímač je přišroubován pouze volně, protože je třeba jej seřídit. Po dokončení seřízení tyto šrouby pevně utáhněte.



- K demontáži nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (objednací č.: 99 99 799 00 – **není součástí dodávky!**).

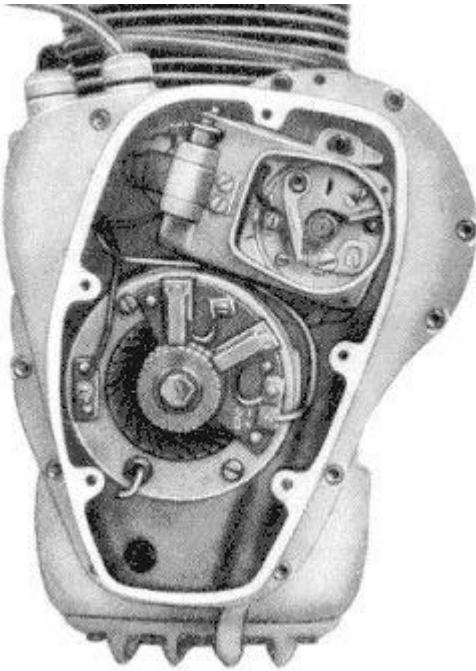
UPOZORNĚNÍ: při použití stahováku s drápy se uvolní magnety v rotoru!

- K demontáži starého rotoru budete potřebovat stahovací šroub M10x90 (objednací č.: 89 99 026 00 – není součástí dodávky!).

- Ujistěte se, že váš AWO pevně stojí na stojanu, nejlépe na vyvýšené montážní plošině, a že máte dobrý přístup k přední části motoru. Budete muset několikrát pohnout vidlicí.

- Odpojte baterii a vyjměte ji z motocyklu. S touto starou baterií se nyní rozlučte, protože budete potřebovat 12voltovou baterii.

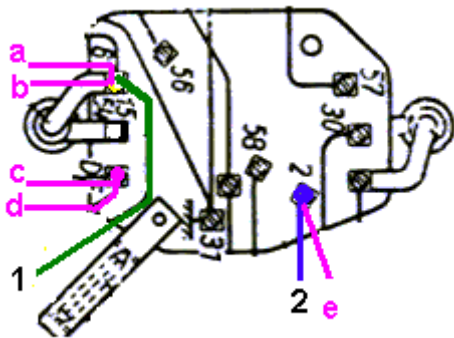
- Technicky vzato je systém schopen fungovat i bez baterie. Pokud však váš motocykl není klasifikován jako veterán, předpisy StVZO vyžadují, aby parkovací světlo bylo v provozuschopném stavu.



- Nejprve demontujte staré díly:

- Povolte 5 imbusových šroubů na krytu alternátoru a sejměte jej. Odpojte 3 kabely (obvykle černý z magneto a červený a bílý z alternátoru) od starého alternátoru a magneto, poté tyto díly demontujte. Starý rotor můžete demontovat pomocí stahovacího šroubu M10x70. Pozor: upevňovací šroub rotoru má levotočivý závit, proto jej k uvolnění otáčejte ve směru hodinových ručiček!!

- Vyjměte všechny 6voltové žárovky ze světlometu, osvětlení rychloměru a zadního světla. Stará houkačka může zůstat na svém místě.



- Nahlédněte dovnitř otevřeného krytu světlometu.

Najděte vodiče původního třížilového kabelového svazku, které vedou od motoru ke spínači zapalování (zde označené jako a, c a e). Demontujte celý svazek.

- Aby se vám následná práce usnadnila, připojte dodané krátké barevné kousky kabelů – zelený (zde označený 1) a modrý (/červený) (zde označený 2) – jako značky, jak je znázorněno na schématu. (Ušetříte si tak pozdější hledání správných svorek při montáži nových kabelů.)

- Kabely označené jako b) a d) vedou ke starému regulátoru. Ty již nejsou potřebné a stačí je odpojit a izolovat.

- Pokud má váš AWO řídicí jednotku v prostoru pro baterii, vyjměte ji. Odpojte kabel od prostřední svorky řídicí jednotky (F) vedoucí k pojistkové skříňce a odstříhnete další dva kabely (51/61) co nejdále od spojovacího místa. Tyto kabely zůstanou nepoužité. Pokud můžete a chcete tyto kabely odstranit z kabelového svazku vedoucího k motoru, proveďte to.

- **UPOZORNĚNÍ:** Neodstraňujte prosím žádné další kabely AWO, zejména ne kabel vedoucí od kladného pólu baterie ke spínači zapalování. Ten budete i nadále potřebovat.



- Následně nasadíte krycí desku otvoru pro vačkový hřídel.

- Umístíte papírové těsnění na místo a nasadíte krycí desku. Zajistíte ji dvěma šrouby s plochou hlavou M6x20.

- Třetí otvor pro šroub v horní části nechte volný.

- Nejprve provlečte kabel z nového statoru vývodem kabelu ze strany motoru ven. Tímto způsobem získáte více prostoru pro práci.

Poté umístíte jednotku statoru; v této fázi bude volně viset na kabelech a ještě není upevněna šrouby. Dávejte prosím pozor, abyste nepoškodili součásti, které zpočátku volně visí, ani kabely a jejich konektory.



- Nová jednotka statoru je předem smontována, aby byla její struktura lépe rozpoznatelná. Pro instalaci je nutné ji částečně rozebrat.

- Dávejte pozor, abyste nepoškodili smaltovanou izolaci cívek.

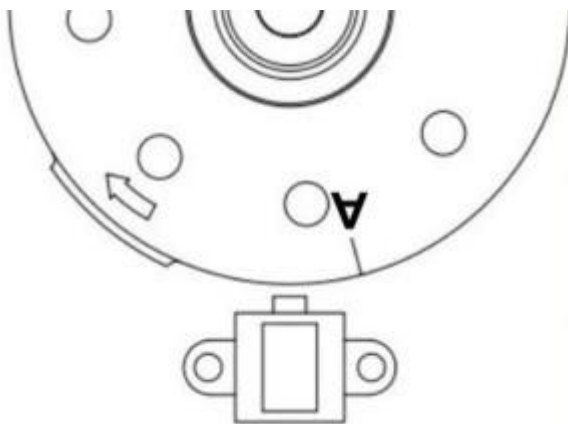
- Povolte 3 šrouby, kterými je stator nové jednotky připevněn k základové desce, a stator mírně odtáhněte od desky, aby byly přístupné 2 montážní otvory pod ním.



- Nasaďte desku statoru – sestávající z ocelového prstence, hliníkové desky a snímače – do klikové skříně na místo původního alternátoru. Snímač by měl směřovat dolů a kabel by měl (při pohledu zepředu jednotky) vést nahoru a doleva směrem k vývodu kabelu na bloku motoru.

- Upevněte základovou desku – skládající se ze dvou částí (ocelového prstence a vnitřní hliníkové desky) – ke klikové skříně pomocí dvou šroubů M6 se zápusťnou hlavou.

Poté znovu namontujte cívku statoru a zajistěte ji na místě třemi šrouby M6 s plochou hlavou. Ujistěte se, že stator není nakřivo.



- Prohlédněte si nový rotor. Na jeho vnějším obvodu najdete vyvýšenou značku. Ta slouží k poskytování časovacího signálu. Jelikož systém vypočítává předstih zapalování na základě otáček a tento výpočet vychází z doby, za kterou značka mine snímač, k zapálení dochází vždy až poté, co značka snímač zcela mine.

- Zde zobrazená poloha odpovídá maximálnímu předstihu (tj. provozním otáčkám).

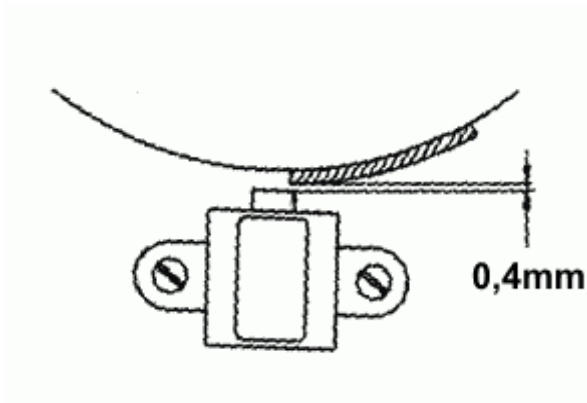
- V našich nových systémech AWO má rotor dvě značky zapalování. K nastavení zapalování na vašem systému AWO použijte značku zapalování označenou písmenem „A“.



- Následně namontujte rotor. Nejprve jej nasuňte volně a zkontrolujte, zda se volně otáčí na základní desce. Nechte rotor namontovaný, abyste jej nyní mohli použít k otáčení klikového hřídele, protože je třeba nastavit horní úvrat (TDC).

- Chcete-li najít horní úvrat (TDC), vyjměte zapalovací svíčku a otáčejte klikovým hřídelem nejprve pomocí startovacího pedálu (ručně) a poté, pro jemné doladění, pomocí nového rotoru, dokud se značka TDC na setrvačnicku nevycentruje v kontrolním otvoru (ne značka ZP!).

- Jakmile najdete polohu horní úvratě, opatrně rotor opět sejměte (dávejte pozor, abyste nezměnili polohu klikového hřídele!) a namontujte jej tak, aby značka zapalování „A“ (nebo u starších systémů malá červená značka, kterou jsme nanесли) byla zarovnána s levým okrajem čidu (mírná odchylka polohy horní úvratě od středu kontrolního otvoru nevadí). Nyní rotor zajistěte dodaným šroubem M7x35 s levotočivým závitem (nezapomeňte na podložku).



- V tomto okamžiku ihned nastavte mezeru snímače na 0,4 mm.

- K tomu otočte rotor tak, aby vyvýšená značka na něm byla vycentrována přímo pod snímačem. Mírně povolte upevňovací šrouby snímače (nevyjímejte je úplně) a nastavte vzdálenost mezi snímačem a značkou na 0,4 mm.

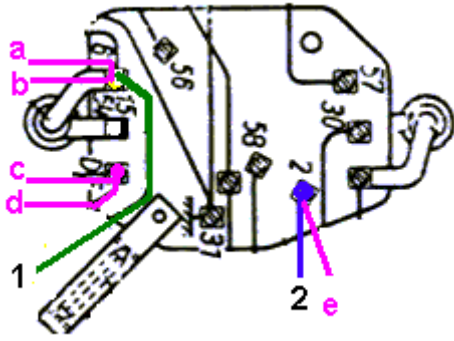
- Ujistěte se, že šrouby utáhnete, i když je vzdálenost od začátku správná – šrouby neutahujeme úplně (protože je obvykle budete muset znovu seřadit).

- **Nyní je čas namontovat vnější komponenty.** U modelu Sport AWO se regulátor a řídicí jednotka nejlépe umístí do boční skříňky u baterie. U modelu Tour nebo u výrazně upravených modelů Sport AWO můžete usměrňovač/regulátor a řídicí jednotku namontovat pod palivovou nádrž do rámového trojúhelníku, i když to bude vyžadovat trochu šikovnosti.

- Zapalovací cívku bude nutné namontovat někde na rám.



- Během montáže zkontrolujte prosím malý modrý blok spínačů na horní úzké straně černé jednotky časování zapalování. Nacházejí se zde čtyři malé spínače, které volí správnou křivku časování zapalování pro model AWO. Po provedení jakýchkoli prací zkontrolujte prosím oblast kolem spínačů. Všechny spínače musí být nastaveny směrem k číslům, tj. do polohy OFF. V opačném případě váš systém nebude fungovat nebo nebude fungovat správně.


Kabely u spínače zapalování:

Toto se týká zeleného a modro-červeného kabelu, které sem nyní vedou. Při demontáži staré části kabelu mezi motorem a světlem jste (snad) připevnili dvě kabelové značky – zelenou a modro-červenou. Ty je nyní třeba nahradit následujícími kabely:

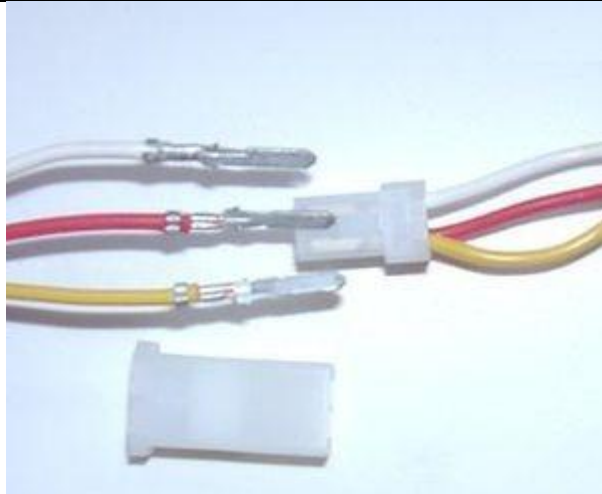
- Zelený kabel je určen pro zeleno-červený kabel nového ovladače (je nutná prodlužka). Slouží k monitorování nabíjení na svorce 61. Pokud je systém bez baterie, není toto připojení nutné (bez baterie nebude světlo fungovat).
- Modro-červený kabel je určen pro odpojovací spínač na svorce 2. K němu je připojen kabel, který vede k modro-bílému kabelu dvojité zapalovací cívky.

Kabely připojte podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš (standardní) regulátor stejnosměrného proudu (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **92xk12**:

- Pokud je regulátor stejnosměrného proudu dodáván s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50), použijte také schéma zapojení **R 102**:

- Aby bylo snazší provléknout kabel úzkými otvory, nebo aby to vůbec bylo možné, konektor na kabelu vedoucím z nového alternátoru k nové řídicí jednotce zatím není zapojen do svorkových vývodů na konci kabelu. Konektor byste měli připojit až poté, co bude kabel definitivně veden otvorem v motorovém prostoru. K tomu ...



... vezměte zásuvku z řídicí jednotky s červeným, bílým a žlutým vodičem.

- Na tuto zástrčku nasadte dodanou volnou 4kolíkovou konektorovou objímku a zasuňte volné kabely z alternátoru (červený, bílý a žlutý) s jejich svorkami do zadní části zástrčky. Ujistěte se, že svorky zapadly na místo uvnitř pouzdra zástrčky. Je nezbytné zajistit, aby byly tyto kabely v zástrčce správně umístěny:

- červený k červenému
- bílý k bílému
- žlutý do žlutého

- Pokud chcete (nebo potřebujete) kabely z pouzdra konektoru opět vyjmout, je nejlepší použít rozohýbanou kancelářskou sponku a její pomocí odtláčit výstupy na kontaktních jazýčcích na jednu stranu, aby bylo možné konektory uvolnit.

- Druhý konektor na řídicí jednotce se připojuje ke konektoru na zapalovací cívce. I to lze provést pouze v jedné poloze. Při tom...

- červená k červené
- bílá k bílé
- modro-bílý kabel z řídicí jednotky k žlutému kabelu na zapalovací cívce

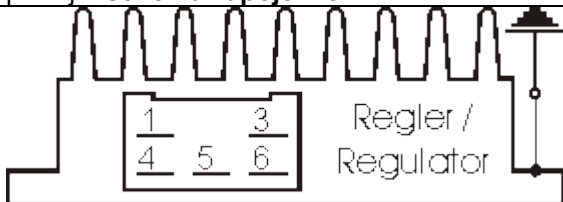
- **VAROVÁNÍ!** V žádném případě nesmíte vést zapalovací kabely a kabely řídicí jednotky společně v jednom plášti ani je jinak vést paralelně vedle sebe na dlouhou vzdálenost. Došlo by k zpětné vazbě a následnému rušení zapalovacího systému; v některých případech by to mohlo dokonce vést k poškození řídicí jednotky.

Připojení alternátoru k osvětlovacímu obvodu:


- Dva černé kabely vycházející z alternátoru napájejí světlá, klakson, směrovky atd. Nejsou připojeny k zapalovacímu systému.
- Toto napětí je třeba stabilizovat (regulovat) a ve většině případů i usměrnit, protože se zpočátku jedná o střídavý proud.
- K tomuto účelu jsou k dispozici dva různé typy regulátorů:

- **Upozornění:** Jakékoli **zaměnění kladného a záporného pólu** způsobí **okamžité zničení regulátoru, na což se nevztahuje záruka!** (Zničení poznáte podle zápachu spáleniny!)

- **Varianta regulátoru 1:** s regulátorem stejnosměrného proudu (standardní) (95 22 699 06), použijte **schéma zapojení 92xk12:**



- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní konektor se 6 zásuvkami, z nichž jedna je volná. K regulátoru je dodán odpovídající konektor; kabely je třeba do něj zasunout a musí zapadnout na místo.

- Dva černé kabely z nového alternátoru ...

... se připojí ke svorkám 1 a 4 nového usměrňovače (odtud pak vedou černé kabely do regulátoru). Nezáleží na tom, který kabel je připojen ke které ze dvou svorek (1 a 4), protože sem je přiváděn střídavý proud.

- Nový hnědý kabel s kroužkovou svorkou na jednom konci ...

... připojte ke svorce 3 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také hnědý kabel) a k zápornému pólu baterie nebo k pevné zemi. **Pozor: nezaměňte polaritu!**

- Nový červený kabel s kroužkovou svorkou na jednom konci ...

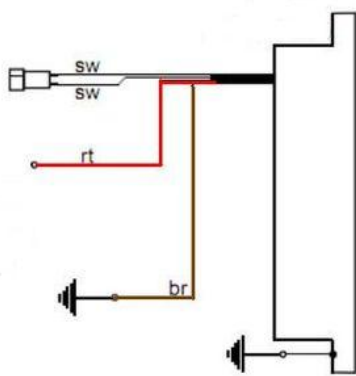
... ke svorce 5 regulátoru/usměrňovače (odtud také vede do regulátoru červený kabel) a k kladnému pólu baterie nebo ke svorce na pojistkové skříňce, ke které byl připojen napájecí kabel ze starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).

- Ujistěte se, že mezi baterií a elektrickým systémem vozidla je použita **pojistka 15 A**. Pokud je na spínači zapalování nainstalována stará pojistka s vyšším proudem (z původního 6voltového systému), vyměňte ji.

- Připojte zeleno-červený kabel z nového regulátoru ke svorce 6 ...

... slouží k připojení monitoru nabíjení. Sem se připojuje kontrolka (je-li namontována). To samozřejmě funguje pouze v případě, že je v vozidle baterie. Pokud je kontrolka přesto připojena bez baterie, bude při běžícím motoru slabě svítit, i když se vyrábí elektřina. Stručně řečeno, pokud není v vozidle baterie, nechte toto připojení odpojené. Totéž platí, pokud není namontována žádná kontrolka.

- **Varianta regulátoru 2:** při použití stejnosměrného regulátoru s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (73 00 799 50) použijte také **schéma zapojení R_102:**



- oba černé kabely se připojují k černým kabelům vedoucím z alternátoru
- červený kabel je výstup 12 V DC
- Hnědý kabel je záporný pól a je vnitřně připojen k pouzdru regulátoru

- Zbývá ještě modrý (někdy modro-bílý) kabel od zapalovací cívký – odpojovací kabel.

Poznámka:

Pokud se u vás vyskytnou poruchy zapalování, nejprve tento kabel odpojte (vytáhněte konektor). Ve většině případů budete poté moci pokračovat v jízdě

- **Pokud je kabel připojen k zemi, zapalování se vypne!**

- Tuto konfiguraci obvodu používáme u vozidel, která původně měla magnetické zapalování (pólové kolo) a proto se také vypínala v důsledku zkratu na zem.

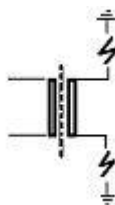
- Tato vozidla mají na spínači zapalování svorku (u německých vozidel: svorka 2), která je v poloze „OFF“ připojena k zemi. K této svorce je připojen modrý (bílý) kabel. Tím je zajištěno, že se zapalování vypne stejným způsobem jako dříve.

- Vysokonapěťový kabel (zapalovací kabel) ...
Nepoužívejte prosím „Nology Super Cables“ („hot wire“). Tyto kabely způsobují rušení ve VAPE systémech a mohou poškodit elektroniku.

... zašroubujte jej do zapalovací cívký a nasadte na něj gumovou krytku. To se samozřejmě snáze provádí před montáží cívký na vozidlo. Použijte prosím také dodaný zapalovací kabel a ne starý, neidentifikovaný kabel.

- Uděláte si laskavost, pokud v této fázi namontujete na svůj motocykl nové zapalovací svíčky a nové zapalovací kabely (nejlépe s odporem 1–2 kiloohmy, ale ne více než 5). Více než dost rušení lze vysledovat právě u „zdánlivě dobrých“ kabelů, zapalovacích svíček a zapalovacích kabelů (včetně zcela nových)!

- **Nepoužívejte** zapalovací svíčky s vestavěným odporem pro potlačení rušení **ve spojení** s kabely zapalovacích svíček s potlačením rušení (dojde tak ke zdvojnásobení odporu). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení rušení.



- U našich dvojitých zapalovacích cívký jsou oba výstupy připojeny k zapalovacím svíčkám a teprve poté přes ně k zemi.

- Typický odpor mezi oběma výstupy činí 6,2 kOhm. Oba kanály se vždy zapalují současně (což je mimochodem případ u velkého počtu zapalovacích systémů a je to naprosto bezpečné). Jiskry jsou však na každé straně fázově posunuty o 180 stupňů, což je třeba zohlednit při měření pomocí stroboskopu.

- Zapalování bude správně fungovat pouze tehdy, jsou-li obě zapalovací svíčky připojeny k cívkám. To znamená, že nelze vyjmout ani jednu zapalovací svíčku za účelem jejího otestování. Důvodem je, že každý výstup je uzemněn přes zapalovací svíčku druhého výstupu. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, musí být výstup druhé cívky připojen k zemi. Obvod pak funguje stejně jako zapalovací cívka s jedním výstupem (viz výše). Pokud dojde k přerušení proudu na jedné straně, buď se vůbec nic nestane, nebo si systém vezme zem z nejbližšího bodu. To často vede k tomu, že kolem zapalovací cívky létají jiskry. Kdo opravdu potřebuje dva samostatné výstupy, musí použít dvě samostatné cívky.

- Nakonec – **před nasazením baterie a před prvním nastartováním motoru** – si prosím udělejte čas na kontrolu všech upevnění a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 voltů. Mějte také na paměti, že od nynějška budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 voltech.

- Pokud systém nefunguje hned, podívejte se prosím na naši stránku s řešením problémů. Jako první krok odpojte modrý kabel mezi relé a zapalovací cívkou (odpojte konektor); většina poruch se skrývá v vypínacím obvodu.

- **DŮLEŽITÉ:** Vezměte prosím na vědomí, že pokud byl **klikový hřídel repasován** (i v minulosti), byl jeho čep alternátoru nadměrně obroben a je proto kratší. V důsledku toho je rotor umístěn níže a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nejnižším bodem jsou nýty) a cívkou statoru. To povede k poškození statoru a následně ke ztrátě zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny – MUSÍTE si je v plném znění přečíst a dodržovat!

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a automobilovým průmyslem. Montáž vyžaduje odborné znalosti.

Značky zapalování vyznačené na materiálu slouží pouze jako orientační pomůcka při montáži. Po montáži prosím zkontrolujte správnost nastavení vhodnými metodami (např. stroboskopem), abyste předešli poškození motoru nebo ohrožení zdraví. Za montáž a správné seřízení nesete výhradní odpovědnost.

- **Upozornění :** Zapalovací systémy generují vysoké napětí – hrozí nebezpečí smrtelného úrazu! Naše zapalovací cívky mohou dosáhnout napětí až 40 000 voltů! Při neopatrné manipulaci to může způsobit nejen silnou bolest, ale **především poškodit srdce!** Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a odkrytých vysokonapěťových kabelů a při testování pevně přitlačte krytku zapalovací svíčky k zemi pomocí izolačního předmětu, abyste bezpečně vybil napětí.

Nikdy neodpojujte krytku zapalovací svíčky za účelem synchronizace karburátoru! Nikdy neodpojujte ani se nedotýkejte zapalovacích kabelů, když motor běží nebo je na startovacích otáčkách. Vozidlo umývejte pouze při vypnutém motoru.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými konektory zapalovacích svíček (*které nemají zabudovaný potlačovací rezistor*), použijte prosím zapalovací svíčky se zabudovaným rezistorem (*aby byly splněny místní předpisy týkající se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu*). Alternativně vyměňte kabel(y) za standardní a použijte stíněné koncovky zapalovacích svíček (*v žádném případě však nepoužívejte současně zapalovací svíčky s potlačením rušení A koncovky zapalovacích svíček s potlačením rušení. To by vedlo k rušení, zejména k potížím při startování motoru*). Celkový odpor kombinace zapalovací svíčky a koncovky zapalovací svíčky by neměl překročit 5 kOhm.

- Mějte na paměti, že krytky zapalovacích svíček stárnou a v důsledku toho se zvyšuje jejich odpor. Pokud motor nastartuje pouze za studena, příčinou je téměř jistě vadná krytka zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte tzv. „zesilovací“ kabely (např. Nology).

- Po montáži se prosím ujistěte, že jsou všechny upevňovací šrouby pevně utaženy. Pokud se součásti uvolní, dojde k jejich poškození. Během předmontáže šrouby utahujeme pouze volně!

- Než začnete vše měřit a testovat, dejte nejprve systému, který jste právě namontovali, šanci se rozběhnout. Vezměte prosím na vědomí také naše pokyny k kontrole jiskry. Všechny naše díly jsou před odesláním testovány. V každém případě na nich není téměř nic, co byste mohli měřit. V žádném případě se nepokoušejte měřit elektronické součástky (včetně zapalovací cívky, s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete jejich poškození a stejně nezískáte žádné užitečné výsledky!

Mějte na paměti, že pokud motor hned nenaběhne, může být příčinou poruchy často karburátor, sací guma a především krytky zapalovacích svíček a samotné zapalovací svíčky (bohužel i zcela nové); zpravidla je po montáži nutné také seřídit alternátor Lima. Pokud systém hned nefunguje, zkontrolujte v první řadě uzemnění, zejména mezi uzemněním podvozku a blokem motoru. Než díly opět demontujete a zašlete nám je k prohlídce, zkontrolujte prosím naši znalostní databázi, zda se tam již nenachází odpověď na váš problém. Pokud ne, využijte prosím náš systém servisních ticketů a požádejte o konkrétní pomoc.

- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, mějte prosím na paměti několik specifických vlastností této cívky. Zapalování bude fungovat správně pouze v případě, že jsou k cívce připojeny obě zapalovací svíčky. To znamená, že nemůžete vyjmout ani jednu zapalovací svíčku za účelem jejího otestování, protože každý výstup je uzemněn prostřednictvím druhé zapalovací svíčky. Pokud opravdu chcete otestovat pouze jednu stranu, musí být druhý výstup cívky uzemněn.

- Jiskra vytvářená tradičními přerušovacími systémy má nízkou energetickou úroveň kolem 10 000 voltů, a proto se jeví jako žlutá a hustá. Jiskra vytvářená našimi systémy je vysokoenergetická jiskra o napětí až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře zaostřená a modrá, což ji činí méně viditelnou. Navíc se jiskra generuje teprve poté, co motor dosáhne otáček požadovaných pro startování pomocí startovacího pedálu. Pouhé stisknutí páčky startéru rukou jiskru nevytvoří.

- Většina našich systémů kombinuje funkce zapalování a alternátoru v jedné jednotce. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Kromě výstupního napětí regulátoru na něm téměř nic jiného nemůžete změřit. Pokud nedochází k dodávce energie, zkontrolujte v první řadě uzemnění a kabeláž vedoucí od regulátoru ke spínači zapalování. Toto důležité propojení je při montáži často přerušeno a přehlédnuto! Většina systémů PD má stejnosměrné regulátory/usměrňovače. Existují však i střídavé regulátory, které mají specifické vlastnosti, které je třeba zohlednit.

- **Nikdy neprovádějte elektrické svařování** na vozidle, aniž byste nejprve zcela odpojili všechny elektronické součásti obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat. Pájení provádějte pouze pomocí pájecího zařízení napájeného izolačními transformátory, nebo před pájení odpojte páječku ze sítě, abyste zabránili poškození součástek způsobenému přepětím. Nikdy nenanášejte měděnou pastu na konektory ani zapalovací svíčky.

- Elektronické součástky jsou citlivé na přepólování. Po provedení jakýchkoli prací na systému vždy zkontrolujte, zda je baterie správně připojena a zda je zapojení v pořádku. Přepólování a zkraty okamžitě zničí řídicí jednotku a zapalovací cívku! Obecně platí, že vodiče by měly být vždy připojovány podle barev. Případné výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Škody způsobené přepólováním nejsou kryty zárukou.

- Při montáži rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyhněte se působení přímé mechanické síly na rotor. **Při přepravě generátoru nikdy nevkládejte stator dovnitř rotoru**; řiďte se prosím našimi pokyny pro přepravu (balení).

- Vnější povrch rotoru lehce naolejujte; jinak v korozivním prostředí rychle zrezne (což sice není škodlivé, ale vypadá to nevzhledně).

- K demontáži rotoru nikdy nepoužívejte dráповý stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte pouze šroubový stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

- Pokud nebudete vozidlo delší dobu používat, měli byste odpojit baterii (je-li nainstalována), abyste zabránili pomalému vybíjení přes usměrňovací diody. I při odpojené baterii však po delší době zjistíte, že se vybije; to je normální.

- Mějte prosím tyto body na paměti, ale nenechte se jimi znepokojit. Tisíce zákazníků před vámi již naše systémy úspěšně nainstalovaly.

Hodně štěstí a příjemnou jízdu!

